Cena 10 zł

4–11 października 1947

C

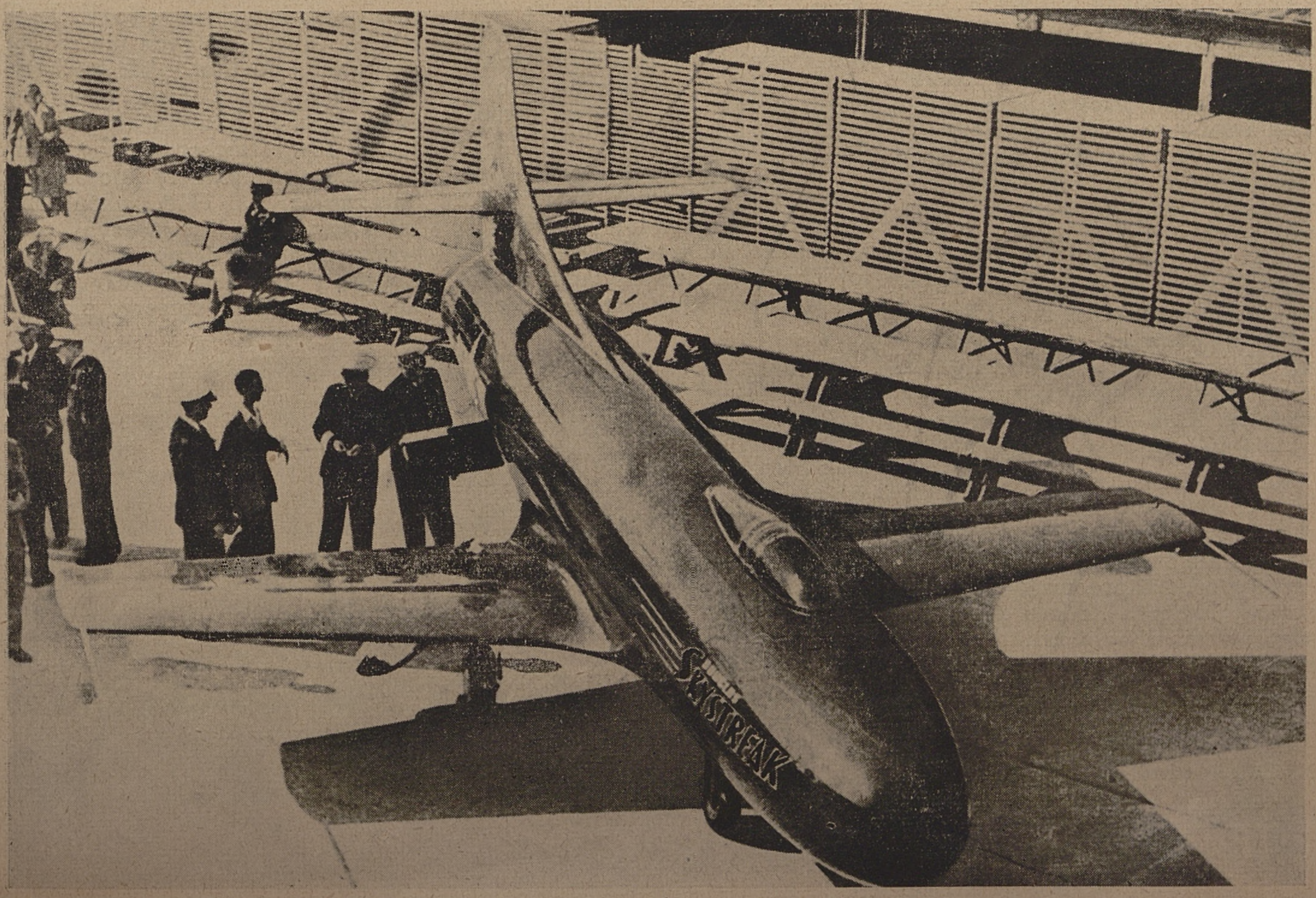
Rok II
Nr 40 (68)

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

NAJSZYBSZY SAMOLOT ŚWIATA

Na zdjęciu: Samolot odrzutowy Douglas D-558 „Skystreak", który ustanowił ostatni rekord szybkości.





NA ŚWIECIE LOTNICTWA BYLIŚMY W PRADZE

RYSZARD WITKOWSKI

Gdy dnia 7-go września samochód firmy „Srouby Drdla" uwoził nas, czterech polskich studentów, oraz większą grupę czeskich kolegów, na zapowiadany od dawna „Armadni Letecky Den", wydawało nam się, że samochód jedzie wyjątkowo powoli, droga zaś z Pragi do lotniska Ruzyne wydłużyła się co najmniej dwakroć. Któż bowiem z entuzjastów lotnictwa, stary czy młody, nie czułby podniecenia jadąc na miejsce, gdzie zgodnie z zapowiedziami mieliśmy ujrzeć nie tylko najlepsze czechosłowackie samoloty i najlepszych czechosłowackich pilotów, ale również tak szeroko reklamowane odrzutowce, jak „Meteor" czy „Vampire"? Nie było zatem rzeczą dziwną, że gdy samochód minął bramę lotniska wszystkie oczy zwróciły się jak na komendę w stronę, gdzie błyszczały w słońcu srebrzyste kształty. Ktoś zauważył pierwszy:

— Patrzcie! Meteor jest!

Rzeczywiście, za rzędem białych „Bebików", zielonvch „Storchów", za ciemnym tłumem ludzi wznosił się wysoko charakterystyczny ogon, rekordowego do niedawna „Meteora". Nieco dalej zauważyć można bvło niemniej znany, wysoki ogon „Latającej Fortecy" B—17, czerwone nosy „Mustangów" i słoniowate kształty Avro „York". Były to samoloty USA i Wielkiej Brytanii, przybyłe na zaproszenie Czechosłowacji na święto lotnicze. Stojąc kilka metrów od barier, ograniczających przestrzeń dla widzów, stanowiły główny przedmiot zainteresowania, bowiem wszystkie prawie samoloty czechosłowackie, biorące udział w popisach startować miały z innych lotnisk.



Wmieszaliśmy się w tłum. Mieliśmy okazję nareszcie ujrzeć z bliska, tylekroć opisywane w prasie, tak naszej jak i zagranicznej, samoloty. Więc przede wszystkim zgrabny, długi jak ołówek „Meteor", maleńki jak zabawka „Vampire" z pękatym kadłubem, trzy brzuchate „Mustangi", trzy bombowce Douglas „Attacker", dwa potężne czterosilnikowe „Yorki", „Latającą Fortecę" i wreszcie staruszka (bo jeszcze sprzed wojny) Avro „Anson". Daleko za nimi, jakby wstydliwie, zostały postawione prototypy czechosłowackich samolotów turystycznych Aero 45 i Hodek HK 101, obydwa dwusilnikowe dolnopłaty.

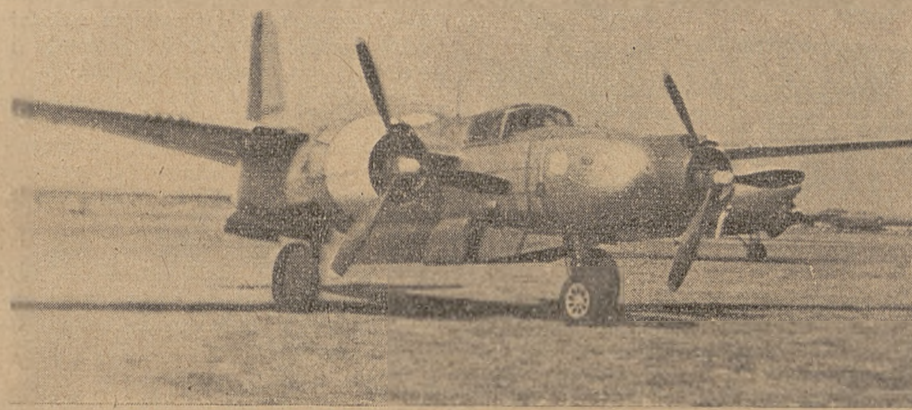
Popisy otworzyły występy pilotów szybowcowych, którzy pokazali efektowny lot i akrobację zespołową, na trzech „Baby". Dalej nastąpiła demonstracja zespołowego holu dwu szybowców za jednym „Storchem", wykonana przez pięć grup. Z żalem stwierdziliśmy, że organizatorzy zaniedbali pokazania najnowszych prototypów szybowców czeskich, mianowicie: Zlin 25 „Sohaj" i VLP — 1 „Sroubek Ferdik". Był to dla nas jeszcze jeden dowód lekko macoszego traktowania szybownictwa przez „prawdziwe" lotnictwo u naszych południowych sąsiadów.

Występy szybowników były jednak tylko uwerturą do właściwych popisów, rozpoczętych po odegraniu hymnu państwowego przez defiladę 45 wojskowych samolotów (Mosquito, Pe—2, Spitfire i Me 109), zakończoną wylądowaniem Mosquita generała, dowodzącego defiladą z eskortą dwu Spitfire'ów i złożeniem raportu premierowi Gottwaldowi, obecnemu na pokazie. Po chwilowej przerwie dwie grupy Spitfire'ów popisywały się lataniem w formacjach, za każdym przelotem innych, a więc V, X, T i wiele innych, których nie można porównać do liter, jak trójkąty, kwadraty itp. Ledwie Spitfire'y zniknęły znad lotniska, dwa samoloty C 104 (Bücker „Jungmann) przedstawiać zaczęły pojedynek lotniczy z r. 1918, zakończony „strąceniem" jednej maszyny. Dla porównania zaraz po tym dwa Spitfire'y zademonstrowały pojedynek z r. 1945, szczerze mówiąc



Myśliwiec odrzutowy De Havilland „Vampire"

Bombowiec Douglas „Attacker"



mniej efektowny, bo rozciągnięty na olbrzymiej przestrzeni.

Zapowiedź megafonów po skończonych zmaganiach w powietrzu spowodowała, że trzystotysięczny tłum zwrócił swe oczy w kierunku wschodnim. Z tego bowiem kierunku zbliżyć się miał czechosłowacki samolot odrzutowy. I rzeczywiście po chwili do lotniska zaczął się zbliżać bezdźwięcznie punkt, który okazał się myśliwcem Messerschmitt Me 262, zrekonstruowanym w Czechosłowacji. Gdy bezgłośnie przelatywał nad nami, po raz pierwszy mieliśmy okazię zaobserwowania zjawiska „wleczenia" się dźwięku daleko za samolotem.

Dalsze popisy obejmowały indywidualną akrobację na samolotach myśliwskich i akrobacyjnych, z których szczególny podziw wzbudziła akrobacja kpt. Flekala na C 104 (Jungmann), wykonywana kilka metrów nad ziemią z niesłychaną precyzją i brawurą. Ledwie dwupłacik kpt. Flekala zniknął znad lotniska rozpoczęło się „bombardowanie" Ruzynii, dokonane przez eskadry Iłów, Peszek i Mosquitów. Wykonane zostało ono z taką wiernością, że chwilami, przy specjalnym natężeniu huku bomb i terkotu karabinów maszynowych, zapominaliśmy, że już przecież przeszło dwa lata dzielą nas od prawdziwych bombardowań.

Wiatr unosił ostatnie dymy znad Ruzynii, gdy samoloty USA, Mustangi i Attackery ruszyły na start. Pierwsze pokazały grupowe naloty na cel naziemny i zespołową akrobację, drugie — nalot z lotu koszącego, wykonany raz normalnie, a drugi raz z jednym silnikiem wyłączonym. Czekaliśmy jednak niecierpliwie na start Meteora i Vampire'a. Zmartwiliśmy też się srodze, gdy zapowiedziano, że angielskie odrzutowce nie wystąpią.

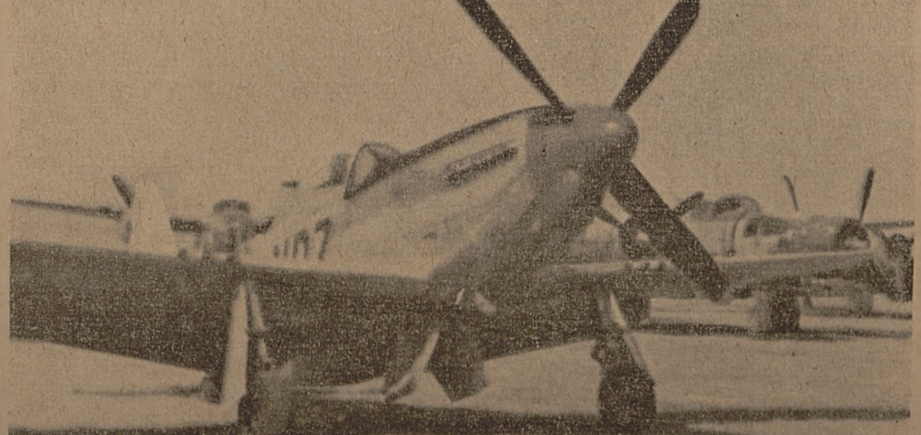
Dlaczego? — pytaliśmy my.

— Proc? — pytało 300 000 Czechów.

Odpowiedź nadeszła niebawem. Okazało się, że paliwo do silników Meteora i Vampire'a, wiezione samochodami - cysternami z brytyjskiej strefy w Niemczech zostało z niewyjaśnionych powodów zatrzymane na granicy przez czeskich celników. Łatwo wyobrazić sobie nasze rozczarowanie. Na szczęście jednak przeprowadzono próbę uruchomienia silników czeskim paliwem od Messerschmitta, zakończoną pomyślnym wynikiem jeśli chodzi o silnik „Goblin" samolotu Vampire. W Meteorze jeden z Derwent'ów zapalił, lecz drugi uparcie nie chciał. Tak ostatecznie tylko Vampire z przeciągłym gwizdem pokołował na główny runway. Z napięciem obserwowaliśmy start i lot tej maszyny. Gdyby ktoś powiedział nam kiedyś, że na samolocie odrzutowym można wykonywać akrobację, z pewnością nie uwierzylibyśmy. Tymczasem w blaskach zachodzącego słońca pilot Vampire'a pokazywał, do czego jest zdolny on sam i sterowany przez niego samolot. Z szybkiego, jak błyskawica lotu poziomego wyrywał ostrą świecą w górę, by za chwilę znurkować z zawrotnej wysokości i nad głowami tłumu wykręcić efektowną beczkę, a następnie przelecieć nad lotniskiem na plecach. Na lotnisku panowała cisza; widowisko było naprawdę wspaniałe i każdy milczał, wpatrzony w mały, srebrny punkt na niebie. Gdy w końcu zamilkł przeciągły gwizd silnika — Vampire z nieoczekiwanie małą prędkością podszedł do lądowania i gładko wylądował, tłum zgotował pilotowi owację.

Zapadał zmrok. Pokaz był skończony. Rzeka ludzi i sznur samochodów opuszczały Ruzynę. Jak gdyby dla zakończenia dnia lotniczego nad lotniskiem krążył przed lądowaniem „Constellation", przystający w Pradze na drodze New York — Kalkutta...

Pilot Meteora nie darował jednak swego popisu. Dwa dni później, we wtorek, gdy w końcu przybyło zatrzymane paliwo, Meteor latał kwadrans nad dachami Pragi, wywabiając grzmotem swych silników ludzi (oczywiście i nas między innymi) na dachy. Okazało się wówczas, że i Meteor, choć szybszy od Vampire'a, zdolny jest do niemniej efektownych ewolucji. Gdy znikał nam po raz ostatni z oczu, leciał na plecach. I tak pozostał nam w pamięci — Meteor na plecach...



Myśliwiec Vickers Armstrongs Supermarine „Spitfire".

BOMBY PRZYJAŹŃ PRZYGODA

3) dr FERR

Bolek był w rozterce. Nie mógł się zdecydować, co robić.

Czy iść w las i ukrywając się w nim przeczekać kilka dni w nieznanym terenie, czy też próbować szczęścia i starać się od razu przedostać do Warszawy. Dokumentów nie miał żadnych. Jedyną broń, jaką posiadał był harcerski składany nóż, mocny co prawda, ale tylko nóż.

Zastanawiało go to, dlaczego pociąg, który wywiózł go z więzienia, zatrzymał się w szczerym polu. Wokoło nie było widać żadnego światła. Chmury zupełnie pokryły niebo; nawet słaby odblask księżyca nie mógł się przez nie przedrzeć.

Nagle poza sobą usłyszał stukot nadjeżdżającego pociągu. Rzucił się na dno rowu i przylgnął do ziemi. Pociąg zbliżał się i na jego wysokości zwolnił biegu i tak, jak poprzedni zatrzymał się.

Przed pociągiem ukazało się czerwone światło, które nagle zmieniło się w zielone i pociąg ruszył.

Bolek widział, że pociąg ciągnięty przez sapiącą lokomotywę wyraźnie skręca w las. Kiedy ostatni wagon minął go, podniósł się i poszedł za pociągiem.

Znowu błyskawica. A w jej zielonkawo - fioletowym świetle zobaczył, że skręcające w las wagony załadowane są jakimiś dziwnymi przedmiotami; przedmiotami, które kształtem przypominały bomby lotnicze, a może kadłuby samolotów, a może nawet były to owe osławione, legendarne, latające pociski, o których w tajemnicy szeptali żołnierze niemieccy z Luftwaffe. Zaciekawiony szedł dalej, ale już ostrożnie i w miarę zbliżania się do semaforu coraz ciszej.

Wtem, w pewnej odległości poza semaforem chlusnęło w ciemność światło otwartych drzwi. Bolek znowuż przywarł do ziemi. W jaskrawym, elektrycznym świetle ukazała się sylwetka młodego lotnika niemieckiego. Stanął przed drzwiami, popatrzył w ślad za odjeżdżającym pociągiem, cofnął się w głąb. Bolek ostrożnie przekradał się na drugą stronę toru i ostrożnie przybliżał się ku otwartym drzwiom. Z przeciwnej strony znów nadjeżdżał pociąg; nie zatrzymany minął budkę żołnierza niemieckiego, minął Bolka i rozpłynął się w nocnym mroku. Jego niezbyt przyćmione światła pozwoliły Bolkowi zorientować się w terenie. Stwierdził, że poza budką strażnika nie było w pobliżu żadnych zabudowań, że z obu stron budki znajdowały się słupy semaforów, a lotnik siedzący wewnątrz musiał mieć widocznie możność kierowania ruchem pociągów. Domyślił się również, że w miejscu tym odchodził w głąb lasu tor, prowadzący prawdopodobnie albo do składów lotniczych, albo do lotniczej fabryki.

W głowie jego powstał pewien plan.

Przede wszystkim musiał sprawdzić, czy wewnątrz budki znajduje się tylko jeden człowiek. Po żmudnym pełzaniu dotarł naprzeciw drzwi i spojrzał do wnętrza jasno oświetlonego pokoju.

Poza lotnikiem nie było nikogo. Siedział przy stole, tyłem do drzwi, widocznie zapomniał, że otwarte, widocznie uważał, że może lekceważyć przepisy o zaciemnianiu. Obok niego na stole leżał pistolet maszynowy.

Wokoło panowała cisza.

Nie namyślając się długo Bolek zerwał się i wskoczył do oświetlonego pokoju, chwytając za leżący na stole automat — krzyknął:

„Hände hoch"!

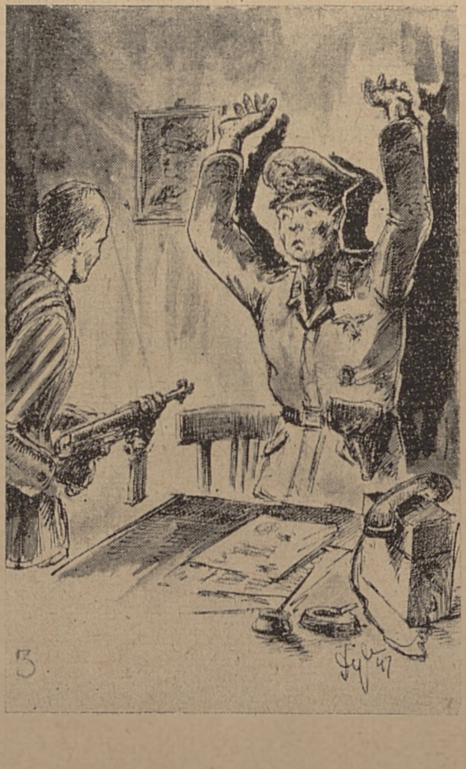
Struchlały Niemiec najpierw podniósł ręce, a potem powoli uniósł się z krzesła.

Bolek rozkazał mu zrobić w tył zwrot i zamknąć drzwi; potem kazał mu zdjąć mundur i spodnie, sam zrzucił ubranie i polecił Niemcowi ubrać się w nie. Następnie skrępował go pasami i posadził na krześle, przy aparacie telefonicznym.

Teraz był czas na rozejrzenie się w sytuacji.

System dźwigni semaforowych nie był zbyt skomplikowany.

Zadzwonił telefon. Bolek podniósł słuchawkę:



„Schnellzug nach Posen durchlassen" — zadźwięczało w niej.

„Jawohl!".

Nastawił dźwignie semaforów, ale nie na Poznań, a w las. Niech tam w tej wytwórni, czy magazynach trochę się pomartwią gromadą cywilów.

Zresztą pozostawił zwrotnicę na stałe w tym kierunku, ażeby wszystkie pociągi szły w las. Może co z tego będzie; może jeden wpadnie na drugi. Jeżeli tam strzegą tajemnicy wojskowej, to będą trochę zmartwieni.

W pokoju oprócz stołu znajdowało się zwykłe polowe łóżko, oraz duża szafa. W szafie, w której były tylko górne półki, leżała posegregowana poczta.

Bolkowi znowuż przyszedł pewien pomysł do głowy. Ściągnął z łóżka prześcieradło i jeden koc, rozłożył je na ziemi i zawinął w nie Niemca tak, jak zawija się furiata w szpitalu dla umysłowo chorych. Więc najpierw dokładnie w jedno prześcieradło tak, ażeby nie było żadnych załamań, potem w drugie, wreszcie w koc. Niemiec tworzył teraz bezwładną kukłę, z której sterczała głowa. Pozostały do zakneblowania usta, w których znalazła się część poduszki, ale ułożona tak, ażeby pozostawić odkryty nos.

Bolek nie chciał go dusić.

Taki nieruchomy i bezgłośny pakunek ułożył jak mógł wygodnie w szafie na dnie, korespondencję z szafy włożył do leżącej na stole teczki, szafę zamknął na klucz, schował go do kieszeni i teraz spokojnie otworzył drzwi.

Miał czas.

Do pokoju wpadł mokry wiatr z pierwszymi kroplami deszczu.

Zrobiło mu się przyjemniej, głęboko odetchnął.

Czekał spokojnie na pociąg, który szedł z Poznania w kierunku Łodzi i Warszawy. Był przecież niemieckim żołnierzem, miał broń, w teczce ważne dokumenty, które musi dostarczyć do Warszawy.

Czego jeszcze się bać?

Dzwonek telefonu — dr.., drr.., dr...

Podszedł do telefonu, podniósł słuchawkę:

„Sonderzug zum V—Lager".

— „Jawohl".

Odłożył słuchawkę.

Z chytrym uśmiechem przestawił zwrotnicę na Poznań.

Niech leci. Niech go gdzie indziej też zobaczą.

Do lasu pójdzie następny, może znów pasażerski.

Po przejściu pociągu, zamknął przejazd na Poznań tak, jak poprzednio.

Czekał na swój pociąg...

Drodzy Czytelnicy!

W druku ostatniego odcinka powieści dr Ferra (SiM Nr 39 str. 474), zaszła przykra omyłka. Drukarze, zafascynowani ciekawą akcją powieści, zamiast tytułu „Bomby, przyjaźń, przygoda" omyłkowo umieścili ilustrację z pierwszego odcinka powieści. Na domiar złego, ilustrację tę zaopatrzyli podpisem „dr Ferr".

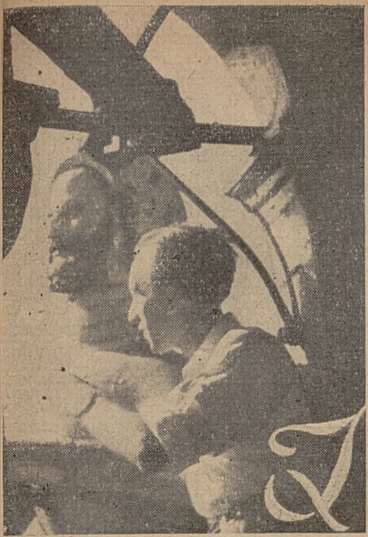
Dr Ferr poczuł się tym mocno dotknięty, całe 2 godziny przeglądał się w lustrze i wreszcie stwierdził kategorycznie, że ilustracja ta w żadnym wypadku nie może być jego portretem. Zgodnie z jego życzeniem prostujemy więc:

1. Ilustracja, umieszczona na początku 2 odcinka powieści „Bomby, przyjaźń, przygoda" nie jest podobizną dr Ferra.

2. Zamiast tej ilustracji winien na tym miejscu znajdować się tytuł „Bomby, przyjaźń, przygoda".

W imieniu własnym, jak i drukarni przepraszamy naszych Czytelników i dr Ferra za przykrą pomyłkę

(red.).



CO POWIEDZIAŁ NAM Jean de Nivelles?

REPORTAŻ Z MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH W BELGII.

Bez wątpienia walka zakutego w zbroję rycerza w epoce bitwy pod Grunwaldem nie należała do rzeczy łatwych i lekkich. Sądzę tak na podstawie słów mojego starego profesora historii. Przypuszczam jednak, że żaden z owych sławnych rycerzy, choćby to był nawet Jurand ze Spychowa, lub Paszko Złodziej z Biskupic, nie sprostałby w otwartym boju o... wyjazd za granicę polskiej ekipy modelarskiej. Gdyby chodziło o futbolistów, ping-pong'istów, lub graczy w kręgle, byłoby zapewne znacznie łatwiej...

Nie mówmy jednak wiele o rzeczach zbyt trudnych i przerastających skromną miarę mego pelengowego pióra. Wierzę wiarą nowonarodzonego, że wyjazd modelarzy w roku przyszłym pójdzie gładko po wydeptanych ścieżkach, a wszystkie trudności, na jakie napotkali nasi modelarze na obczyźnie, wynagrodzi im z procentem nasza młoda mamusia — Liga Lotnicza.

A teraz przystępuję do sprawy. Na prośbę Redakcji „SiM"-u mam się podzielić z Wami wszystkim tym, co widziałem w Belgii.

Wybaczcie jeśli będą to sprawy nie zawsze modelarskie i nie zawsze dostatecznie „fachowo" ujęte. Powiem Wam w sekrecie, że po prostu przepisałem swój podróżny pamiętnik.

11 WRZESIEŃ — CZWARTEK

Świta. Razem z Pawełkiem Elszteinem wędrujemy po pustych ulicach Mokotowa. W tramwaju kupujemy od kwiaciarki goździki. Ostatnie kwiaty w Polsce. Weźmiemy je z sobą do Paryża. Na rogu Nowogrodzkiej spotykamy majora Przymanowskiego, kierownika ekipy. W lokalu Ligi reszta: Bolek Degler, Jan Bury i Sewer Wosik. Na plecach dźwigamy skrzynie na Hożą. Tu na miejscu przyłącza się ostatni z grupy — Jurek Hejduk (Szef Wydziału Modelarskiego Ligi). Po chwili trzęsiemy się w samochodzie. Na lotnisko odprowadzają nas Kopiński i Jastrzębski.

Start 9.05.

Okolice Poznania. Śniadanie „Lotu". Berlin. Bułki z siekanymi kotletami. Brunświk. Jabłka i papierosy. Düsseldorf. Piwo i papierosy. Jeszcze raz papierosy. Paryż.

Lądowanie na Le Bourget.

Kontrola. Paszporty. Komora celna. Bolek Degler jest teraz naszym jedynym językiem. Niestety — okazuje się, że Francuzi mówią po francusku.

Bury gubi skrzynię z modelami. Poszukiwania. Awantura. (całe szczęście, że oni nie rozumieją po polsku). Wreszcie autobus. Jedziemy: pomnik Mickiewicza, Łuk Tryumfalny, Sekwana i plac des Invalides.

Tu w hotelu zostajemy do jutra.

12 WRZEŚNIA — PIĄTEK

Pobudka o 6.00. Śniadanie z polskich zapasów. Wędrujemy na dworzec lotniczy, skąd autobusem na Le Bourget.

Ładujemy się do srebrnej „Dakoty" Air France. Dla odmiany kłopoty ze skrzynią Wosika. Jest podobno za długa i poleci dopiero następnym samolotem. Siedząc już w maszynie martwimy się na zapas: co będzie jeśli jej nie załadują? Już przed startem jakiś pracownik lotniska (abyś chłopie żył sto lat!) podbiega do okien naszego samolotu i trzymając oba kciuki do góry śmieje się i coś krzyczy. Rozumiemy: skrzynia załadowana. Dzięki, z całego serca!

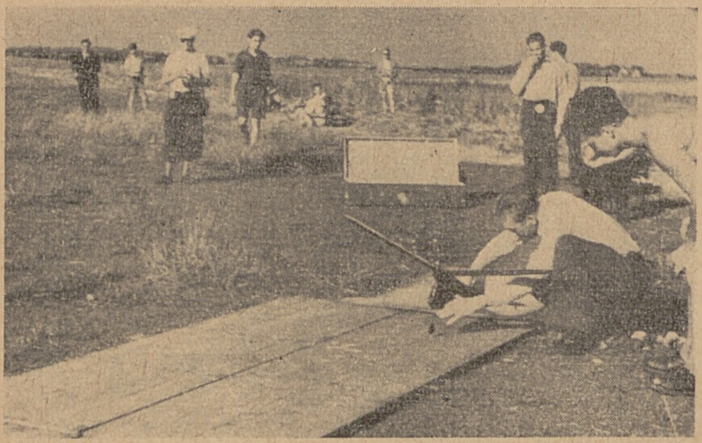
Godzina lotu mija niezauważenie. Lądujemy w Brukseli i stajemy tuż obok Douglasa Czeskich (!) Linii Lotniczych.

Teren zawodów w Nivelles

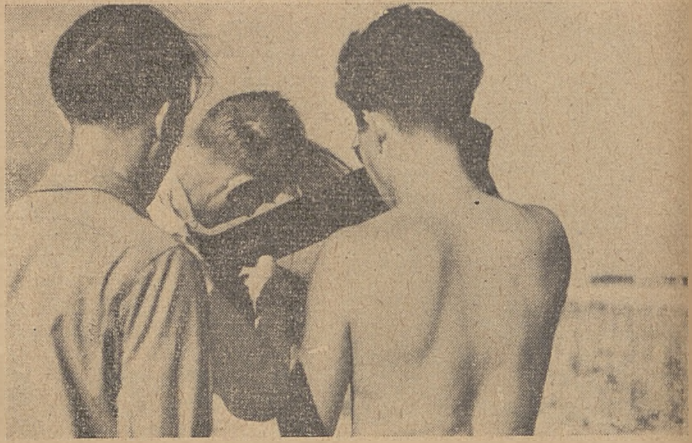


Start modelu szybowca francuskiego konstr. E. Fillon'a





Start modelu Jana Burego



Przygotowanie do startu modelu polskiego

Jazda autobusem na dworzec. Niestety, nikt na nas nie czeka. Major wdaje się w jakieś telefoniczne „konszachty" z polskim poselstwem, potem znika na pół godziny i... już siedzimy w zielonej, zgrabnej półciężarówce, która nas zawiezie na miejsce zawodów, do Nivelles.

W ciągu trzydziestokilometrowej jazdy zastanawiamy się, czy umieszczą nas w hotelu czy w oddzielnych willach (wille — Nivelles... itd.) Mijamy historyczne Waterloo i... jesteśmy na miejscu.

Nie wykończony budynek koszarowy, brak wody, prowizorycznie doprowadzone światło, belgijski obiad, rozwiane marzenia, szkielet spalonego hangaru...

Jesteśmy pierwsi.

Za parę godzin zjawiają się Holendrzy, po nich Belgowie i Francuzi. Niestety, nikt więcej.

Zasypiamy późno, gdyż sąsiedzi mają południowy temperament.

Przed zaśnięciem Pawełek Elsztein zwierza mi się, że ...„w tym Nivelles, to tak całkiem jak w Grójcu. Nawet może trochę... biedniej".

13 WRZEŚNIA — SOBOTA

Życzę temu krajowi więcej wody do mycia. To są moje ostatnie słowa na tematy gospodarczo-administracyjne. Przyjechaliśmy przecież na zawody.

Z półgodzinnym opóźnieniem, o 10.30, rozpoczynają się starty szybowców wg FAI, z 60-cio metrowego holu. Startujemy, biegając po zaoranym polu. Ponieważ od trzech miesięcy nie było tu deszczu, kurz sięga nawet czubka głowy Burego.

Skauci belgijscy, którzy mieli przynosić modele, niestety nie zjawili się na lotnisku. Biegamy sami, tratując buraki i skacząc po wybojach pola wzlotów.

Piękny model Burego trafia na silne prądy wznoszące i niknie w oddali. Nie sądzone nam było odnaleźć go do końca zawodów i pozostał na zawsze na ziemi belgijskiej.

Konkurencja przynosi nam piąte i dziewiąte miejsce.

Modele innych państw nie są o wiele lepsze, lecz mają więcej szczęścia.

Cieszymy się wszyscy ze zwycięstwa sympatycznego Holendra van de Kreck'a, który zajął drugie miejsce tuż za grubasem Fillonem (Francja).

Dla nas Polaków, dziwnym jest fakt, że na starcie nie ma wcale publiczności. Ludzie nie interesują się tu widać modelarstwem.

Po południu starty „gumówek" — wg regulaminu Wekefield'a.

Jeszcze przed wyjściem na start orientujemy się, że o ile modele nasze nie ustępują zagranicznym, o tyle guma jest zdecydowanie gorsza. Wszyscy zawodnicy posiadają nici gumowe angielskie. Próbujemy wypożyczyć od gospodarzy gumę, ale niestety, jest to niemożliwe.

Na starcie chłopcy robią co mogą, ale... zagraniczne modele na angielskiej gumie windują się w górę tak, jakby posiadały silniki spalinowe, a nasze uzyskują niewielką wysokość.

Pierwsze miejsce zajmują Belgowie.

Wieczorem, w koszarach, do późna w nocy toczą się rozmowy we wszystkich możliwych i niemożliwych językach — nie wyłączając tłumaczenia na migi.

Nasi chłopcy najbardziej zaprzyjaźnili się z Holendrami, którzy odpowiadają nam temperamentem — są względnie spokojni.

Gdy mówimy innym o ilości naszych modelarzy i modelarni, o subwencjach przyznawanych przez Państwo, (które dziś przecież nie są jeszcze duże), o tempie naszej odbudowy — słuchają z niedowierzaniem. Z nieufnością biorą do rąk numery „Skrzydlatej" i „SiM"-u. Zwolna w miarę rozmowy „rozkrochmalają się" i przyznają, że mieli o nas nieprawdziwe wiadomości, że ich gazety piszą o Polsce bardzo niewiele i niechętnie.

My z kolei, dowiadujemy się od nich, że modelarstwem zajmują się nieliczni i to tylko tacy, których na to stać, którzy posiadają dość pieniędzy na zakup materiału, narzędzi i urządzenie własnej modelarni...

Nasze pisma lotnicze, dużo lepsze od belgijskich i holenderskich, wzbudzają żywe zaintersowanie. Wymieniamy nawzajem, obiecujemy pisać i wymieniać egzemplarze.

14 WRZEŚNIA — NIEDZIELA.

Dzień ten był dla nas dniem wielkich nadziei, dniem wielkich przeżyć.

Przed południem startowały małe szybowce. W pierwszej turze startów mamy średni czas trzech lotów 1'54" przed nami Belgowie — 1'46" i daleko w tyle Francuzi — 1'10". Patrząc na pięknie wykonane i dobrze wyważone nasze maszyny możemy liczyć na zwycięstwo.

Niestety, szybowiec Pawła Elszteina rozbija się na gruzach lotniska. Szybowiec Wosika po pięknym, długim locie ginie i dopiero w ostatniej chwili zostaje znaleziony... w rękach chłopców, którzy mają modele natychmiast odnosić na start.

Mimo tych niepowodzeń Sewer Wosik zdobywa trzecie miejsce za Fillonem i Morrissetem (Francja),

a Bury siódme, mając przed sobą jeszcze trzech Belgów.

Po południu na zawody modeli ze spalinowymi silniczkami przychodzi publiczność. „Tłumy" sięgają cyfry około 100 ludzi. Jest silny wiatr. Ekipy zagraniczne, liczące po 6-ciu zawodników mają jeszcze czas, by wykonać 7 lotów. Czekają, aż wiatr przycichnie. My musimy się śpieszyć. Startuje Elsztein. Model odrywa się, idzie w górę na trzy - cztery metry i porwany silnym podmuchem wali o ziemię. Silnik wyłamany z kadłuba — model niezdolny do lotu.

Startuje „Pelikan" Deglera, uderzenie wiatru, skrzydło zahacza o ziemię, silnik milknie; całe szczęście, że model cały.

Startuje „Lila" Burego. Odrywa się. Walczy z wiatrem. Robi ostry przewrót z utratą wysokości. Tuż nad ziemią wyrównuje. Idzie ostro w górę. Nabiera wysokości. Po 23 sekundach silnik milknie i „Lila" płynie z wiatrem. Podwiewa ją i rzuca ostro w górę. W tej chwili podobno odzywa się znowu silnik. Chronometrażyści, którym jako sędziom sportowym musimy wierzyć bez zastrzeżeń, unieważniają lot...

Startuje ponownie Degler. „Pelikan" wyje na pełnych obrotach. Odrywa się. Sunie nisko nad trawą. Kładzie się w skręt, skrzydłem prawie dotykając ziemi i... idzie w górę. Ze wszystkich piersi wyrywa się westchnienie ulgi.

Te dwa udane loty (Bury ma punktację 4,8, a Degler 3,1) dają nam prowadzenie. Na starcie widoczne poruszenie.

Wiatr cichnie. Startują raz po raz Belgowie i Francuzi. Publiczność uspakaja się.

Model Wosika rozbija się przy starcie. Prowadzenie przechodzi w ręce Belgów.

Degler i Bury zepchnięci na 8 i 9 miejsce.

Do końca startów udało nam się wykonać zaledwie 5 lotów na wymagane minimum 7.

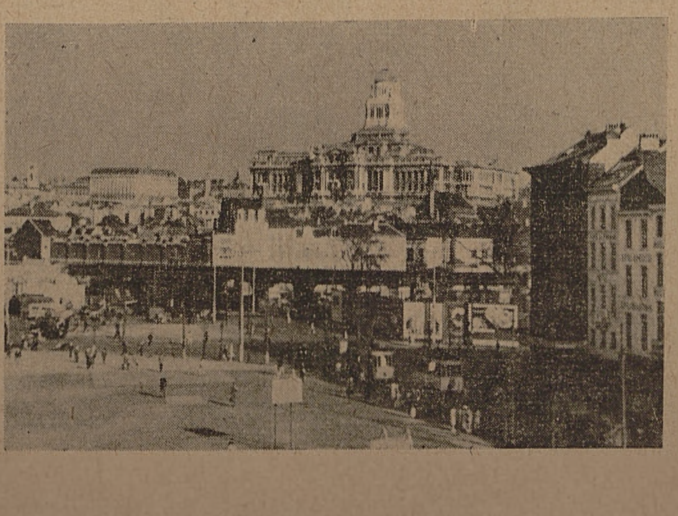
Zawody zakończone.

15 WRZEŚNIA — PONIEDZIAŁEK.

Nasz ostatni dzień w Nivelles. Mimo, że mamy czas do czwartku (dopiero w piątek odlot z Paryża) nie możemy tu pozostać, bo nie udało nam się zdobyć zaproszenia na zwiedzenie belgijskich ośrodków modelarskich.

Przed południem idziemy zwiedzać „miasto". Niestety, po 30 minutach znamy już wszystkie uliczki. Wchodzimy do zniszczonego przez Niemców, starego kościoła. Brak stropu nad główną nawą. Od końca wojny zdołano jedynie nieco uprzątnąć wnętrze.

Ogólny widok stolicy Belgii.



Wchodzimy na wysoką, kamienną wieżę, by obejrzeć panoramę miasta. Wąskie, kręte schodki prowadzą nas na szczyt. Skąpe światło przenika przez wąskie strzelnice, wspominające o dawnej, bardzo dawnej rycerskiej przeszłości Belgów.

Gdy wychodzimy wreszcie na słońce i powietrze, wita nas marsowe i smutne oblicze rycerza Jean de Nivelles.

Historia jego jest krótka.

Jean był suwerenem i panem na zamku Nivelles w odległych, rycerskich czasach XV, czy XVI wieku. Panował mądrze i sprawiedliwie, umacniał mury zamku i odpierał wrogie najazdy. Po śmierci, wdzięczni podwładni zawiesili jego postać na wieży kościoła. Wykuty z ciężkich blach Jean de Nivelles trzyma w ręku młot stalowy, by bić nim w dzwon, zawieszony na wieży. Dzwon ukradli Niemcy, a mechanizm zardzewiał. Rycerz Jean czeka cierpliwie, aż Belgowie przywrócą mu dzwon i życie.

Tymczasem spogląda smutnie na miasteczko u stóp, na kościół, którego nikt nie remontuje, na ruiny zamku, na zakurzone, wyboiste lotnisko i niewykończone budynki koszar.

Patrzy w dół i z tej wysokości nie może rozpoznać dawnych rycerzy Brabantu w sprzedawcach piwa i aperitifu, snujących się po ulicach.

Powiedzieliśmy mu pokrótce o Polsce, o naszej pracy, naszych radościach i smutkach, o naszym modelarstwie i lotnictwie. Życzył nam dobrej drogi i powodzenia w pracy...

* * *

We wtorek i środę oglądaliśmy Brukselę, w czwartek — Paryż. W piątek rano startowaliśmy z Le Bourget, marząc o szybkim powrocie do domu i o sytym, polskim obiedzie, który bez kartek, bez ślimaków i krewetek — czeka nas w domu...

* * *

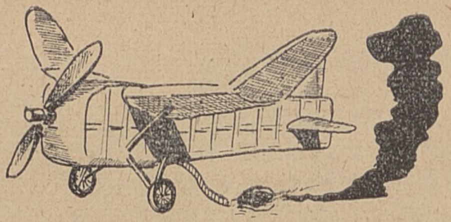
Z polskiej, tętniącej pracą i odbudową Warszawy przesyłamy serdeczne podziękowania poselstwu polskiemu w Brukseli, ambasadzie w Paryżu i Jean'owi de Nivelles — wszystkim tym, którzy okazali nam popoc, zrozumienie i serce.

(peleng)

UCZESTNICY ZAWODÓW W NIVELLES



B. Degler z „Pelikanem“



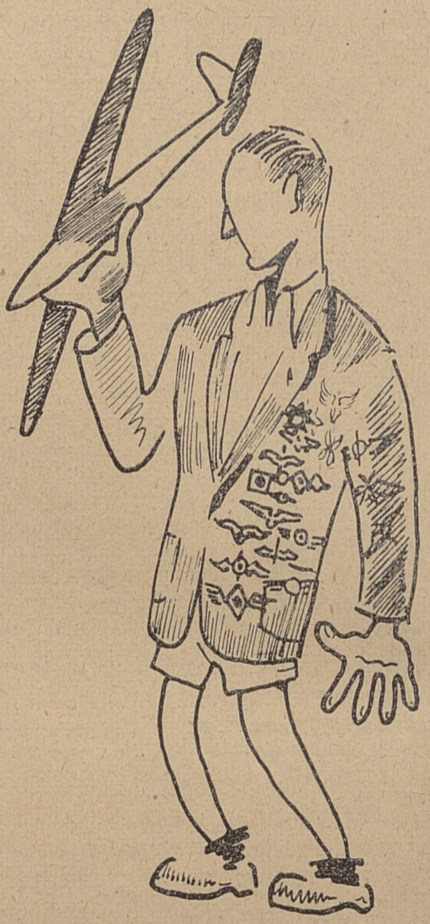
Model belgijski



Jan Bury z „Lilą“



Kierownik ekipy polskiej mjr J. Przymanowski



Kierownik ekipy francuskiej p. Chabot



Paweł Elsztein



Emanuel Filon z modelem „Champion 1946“



Seweryn Wosik

MODELE NA ZAWODACH W BELGII

PAWEŁ ELSZTEIN, chor.
(Korespondencja własna)

Pierwszy po wojnie występ polskiego „małego lotnictwa" (jak nazywają modelarstwo lotnicze — Belgowie) na arenie międzynarodowej przyniósł sporo materiału, którym warto podzielić się ze wszystkimi modelarzami w kraju.

ORGANIZACJA ZAWODÓW W NIVELLES.

Zawody zostały zorganizowane według zasad ogólnie przyjętych na całym świecie. Przewidziano następujące konkurencje: 1) Modele szybowców według regulaminu FAI. 2) Modele z napędem gumowym wg reg. Wakefielda. 3) Modele szybowców (specjalna kategoria o puchar płka Daumerie) o rozpiętości w granicach 145 — 150 cm. 4) Modele z silnikami spalinowemi wg FAI.

Starty modeli przeprowadzono w następujący sposób: ekipa danego państwa otrzymała 1 godzinę, w czasie której każdy z zawodników miał wykonać po jednym starcie. Im więcej osób liczyła ekipa, tym mniej czasu wypadało na każdy poszczególny start.

Na przykład: nasz zespół liczył czterech ludzi, a więc mieliśmy po 15 minut na każdy start. Minimalny czas lotu, który brano pod uwagę wynosił 5 sekund.

W punktacji indywidualnej liczono średni czas z dwu najlepszych lotów (mimo trzech startów). Punktację zespołową obliczano, dzieląc sumę poszczególnych czasów lotu przez ilość startów. Na starcie przydzielono każdej ekipie dwóch chronometrażystów i miejsce To miejsce wolno było zmieniać z inną grupą po upływie każdej godziny, a więc po wykonaniu wszystkich kolejnych lotów. Pozwalało to — przynajmniej teoretycznie — na wyrównanie szans.

Starty modeli szybowców odbywały się z holu długości 60 m (długość tę ustalono na odprawie kierowników grup — z powodu silnego wiatru).

Jednocześnie zorganizowano 4 starty, to jest tyle, ile było ekip na zawodach.

Modele z napędem gumowym i spalinowym startowały wyłącznie z ziemi (deska startowa). Czas pracy lotu silnikowego ograniczono do 25 sekund.

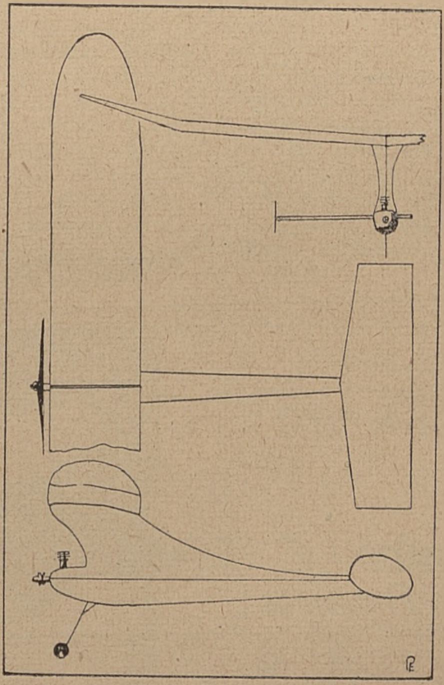
W pierwszym dniu zawodów szwankowała nieco organizacja odszukiwania modeli, w drugim natomiast zwerbowano kadetów lotniczych (Belgian Air Cadet) z przenośnymi stacjami nadawczo-odbiorczymi, które miały orientować zawodników o kierunku lotu modelu. Niestety, „radiofonizacja" ta nie zawsze była skuteczna i model Jana Burego uciekł spod obserwacji i do chwili obecnej nie odnalazł się.

O sieci placówek, odszukujących modele nie pomyślano; każdy z zawodników gonił swój model na własną rękę. O samochodzie, czy nawet rowerze (w kraju rowerów) nie było mowy. Ganialiśmy więc, przemierzając kilometry belgijskich pól, a gdy zmęczeni prosiliśmy gospodynie z najbliższych chat o wodę, odpowiedzią było wzruszanie ramionami i jedno zdanie — „susza, wody nie ma"...

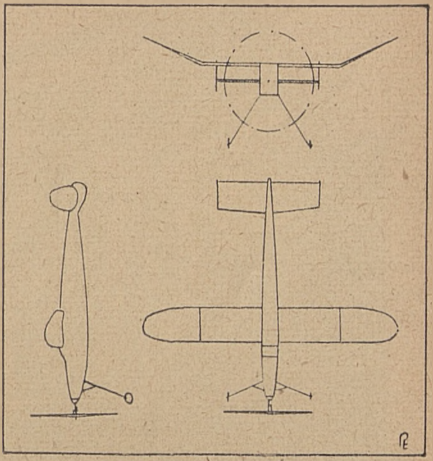
Loty trwały od 10-tej do 13-tej, następnie w drugiej turze od 16-tej do 19-tej.

Czas lotu stopowano do chwili zniknięcia modelu z pola widzenia chronometrażystów, obserwujących model okiem nie uzbrojonym w lornety.

Tyle o organizacji. Przyjrzyjmy się teraz modelom naszych współzawodników.



Model silnikowy konstr. Jean'a Morrisett'a



Model z napędem gumowym typu „Wakefield" J. Morrisett'a

MODELE.

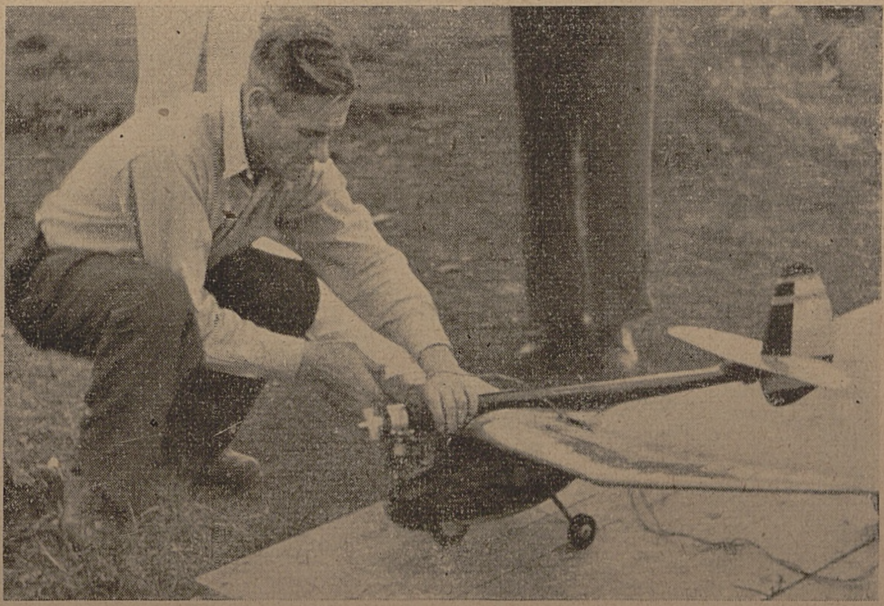
Modele, które oglądaliśmy na zawodach nie stanowiły specjalnych rewelacji, na jakie byliśmy przygotowani. Główne różnice to: 1) balsa, 2) guma, i 3) celowe malowanie. Innych różnic nie widzę, bo zarówno pod względem wykonania, jak i konstrukcji nie ustępowaliśmy w żadnym wypadku.

Modele Francuzów odznaczały się lekkością, standartowym układem „parasola" we wszystkich czterech kategoriach, z małymi wyjątkami w grupie Wakefielda.

Na rysunku 1-ym widzimy model Jean'a Morrissett'a o rozpiętości 110 cm, długości 94,5 i śmigle o średnicy 42 cm. Kadłub kryty jedwabiem, płaty i stateczniki papierem. Całość wykonana z balsy. Drugim typowym modelem francuskiej konstrukcji jest silnikowy parasol rys. 2, którego nieznaczne odmiany konstrukcyjne oglądaliśmy u wszystkich Francuzów.

Większość gumówek posiadała śmigła jednołopatkowe, składane po wykręceniu się gumy.

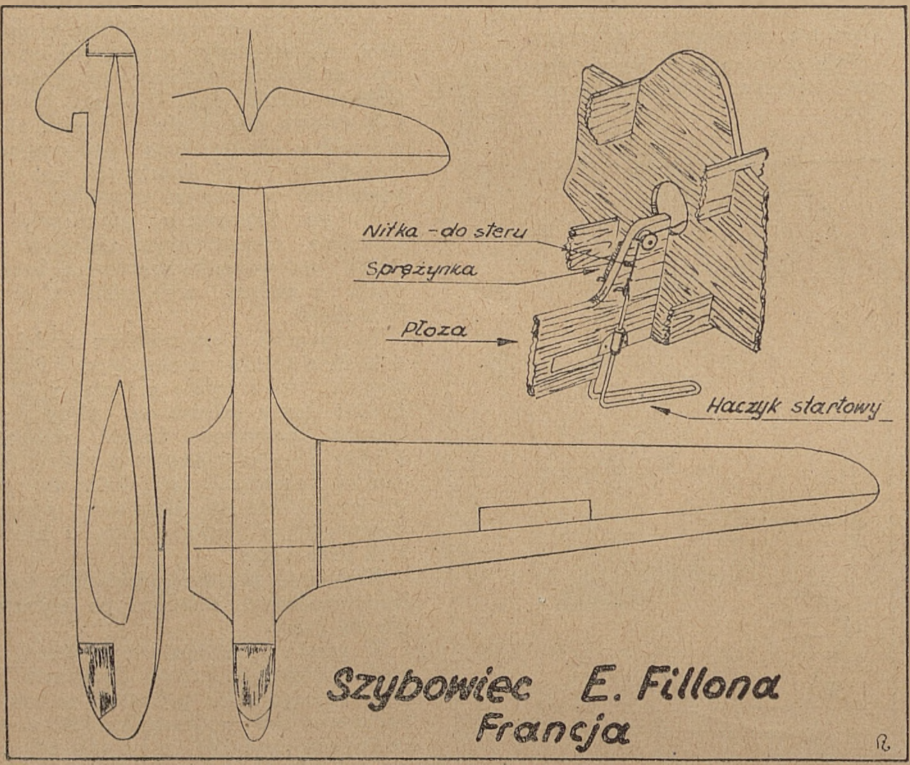
W grupie Francuzów wyróżniał się model szybowca konstr. Emanuela Fillona, którego szkic pokazano na rys. 3. Szybowiec ten — Champion 1946 r. posiada rozpiętość 280 cm i ciężar 840 gramów. Profil skrzydła Eiffel 400. Układ: średniopłat z idealnym, aerodynamicznym przejściem skrzydeł w kadłub. Płaty dzielone. Model ten, jak zresztą



Zapuszczanie silnika „Pelikana" B. Deglera.



Członkowie ekipy francuskiej



Poniżej: Prezes Aeroklubu Belgijskiego (w środku) z lewej S. Wosik, z prawej Jan Bury



większość szybowców na zawodach, posiadał automatyczne sterowanie na kierunek. Obok sylwetki, na rysunku, pokazano urządzenie haczyka startowego, który naciąga nitkę przeciągniętą do steru kierunkowego, zwalniającą ster na żądany kierunek po odczepieniu się z holu.

Podobne urządzenie, jednak o wiele prostsze, widzieliśmy w br. w Kobylnicy w modelach Kazimierza Strycharskiego.

Szybowiec Fillona wyróżniał się jedną osobliwością, u nas nie stosowaną. Posiadał mianowicie hamulce, w postaci klapek otwierających się na górnej i dolnej powierzchni skrzydeł (prostokąt na rysunku skrzydeł).

Hamulce te uruchomiane były „dethermaliserem" (samowyzwalaczem). Gałka z podziałką, umieszczona w przednim oszkleniu kabinki, pozwalała dowolnie regulować czas otwarcia się hamulców (od 1 do 15 minut). Pomysł niezły, tylko pan Fillon nieco przeholował z powierzchnią hamulców, gdyż na próbach model po otwarciu klapek bardzo stromo schodził do ziemi i należy zawdzięczać tylko przypadkowi, że nie rozbił się do szczętu. Dethermaliser taki jest w sprzedaży sklepowej we Francji i cena jego wynosi 400 franków. O ile wspominam o kupnych częściach—trzeba nadmienić, że wszystkie modele silnikowe posiadały firmowe, kupne śmigła, z pieczątką składu modelarskiego.

Modele Belgów nie przedstawiały swoim wyglądem nic nowego. Wyróżniały się tylko modele silnikowe, o pudlastych, niezgrabnych kadłubach, skrzydłach z zastrzałami i wyzwalaczem w postaci lontu, zapalanego papierosem.

Modele te, mimo niezdarnego wyglądu, biły wszystkich na głowę. Właśnie Belg — Sysmans zdobył takim „gratem" (wg naszych pojęć) pierwsze miejsce.

Szybowce odznaczały się prostotą budowy, dzielonymi płatami i prawie wszystkie zastrzałami z drutu stalowego. Kadłuby prostokątne z małą płozą. Profile w rodzaju Marguard'a lub nowoczesne amerykańskie z grupy tzw. ptasich (cienkie i mocno wklęsłe). Stateczniki przeważnie nośne, płaskie i cienkie. Pokrycie jedwabiem spadochronowym. Holenderska ekipa posiadała szybowce zbliżone konstrukcją do modeli niemieckich, natomiast gumówki balsowe nie przedstawiające nic nowego. Holendrzy, jako naród praktyczny uważają, że zawsze warto robić to, co jest dobre, obojętne czyjej konstrukcji. I tak, widzieliśmy u nich gumówkę Dicka Kordy z 1939 r. Model który zdobył puchar Wakelfield'a musi być dobry — twierdzą Holendrzy. Może i mają rację ci najsympatyczniejsi koledzy z zawodów, z którymi szczerze się zaprzyjaźniliśmy.

Bardzo żałosne miny miała nasza reprezentacja podczas startu modeli Wakefield'a. Doskonała guma, jaką dysponowali wszyscy oprócz nas, wynosiła modele w szalonych amerykanach na kilkadziesiąt metrów w górę. Właściwa rozgrywka była pomiędzy Francją, Belgią i Holandią. Sytuację ratował Bolesław Degler, wzbudzając sensację myśliwskimi startami swojego modelu, który z wyciem przedniej przekładni trybowej wzbijał się w stromym locie w górę.

Wszystkie modele, zarówno naszych gospodarzy, jak i innych uczestników zawodów były nie tyle ładnie wykona-

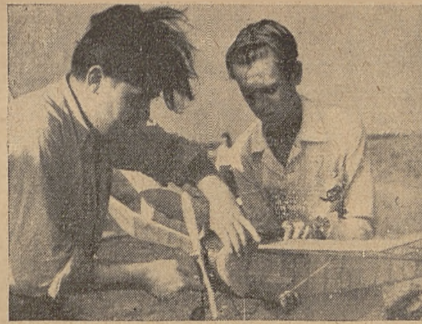
ne, co ładnie pomalowane. Tu — można powiedzieć — leżało sedno rzeczy.

Nasze białe modele ginęły z oczu po 5 minutach, podczas gdy inni obserwowali swoje po 10 — 15 minut.

Modele pomalowane były na kolor czarno - czerwony lub tylko czerwony. I to w ten sposób, że skrzydła z reguły były czerwone, a kadłuby czarne.

Muszę nadmienić, że malowanie kadłubów na czarno ma i tę zaletę, że ani pochlapanie smarem od gumy, czy mieszanką od silnika, nie wpływa na estetyczny wygląd modelu.

W grupie modeli z napędem, większość wyposażona były w silniki samozapłonowe (Allouchery lub Ouragan) 2,5 cm³ lub 4 cm³. Ciekawie wyglądał silnik w modelu Fillona. Posiadał on dwie świece, pojemność 10 cm³, oraz niektóre części, jak głowicę i karter matowaną i malowaną na czerwono. Był to Super - Cyclone, ostatni krzyk mody amerykańskiej. Niestety, zawiódł na całego i nieszczęsny Francuz musiał piękny model z napisem „Champion 1947", schować do skrzynki — bez pucharu.



Belg Sysmans ze swoim modelem

Kończąc, reasumuję moje spostrzeżenia: za rok uczciwej pracy dorównamy zagranicy; tylko silnikowcy, ruszcie się trochę!

SZKOŁA MODELARSTWA LOTNICZEGO

VI. MODEL LATAJĄCY MYŚLIWCA.

Po modelach o prostych kształtach, zbudujemy tym razem model sylwetkowy, którego kształty wzorowane są na słynnym polskim myśliwcu z przed 1939 r. P — 11. Będzie to więc swego rodzaju model redukcyjno - latający, który zarówno bawić będzie oko swoimi kształtami, jak również lotem.

Rysunek podano w skali 1 : 1, równocześnie zamieszczając wszystkie wymiary potrzebne przy wykreślaniu. Należy więc nie kalkować bezpośrednio, a starać się samodzielnie narysować plan, posługując się jedynie podanymi wymiarami. Budowa modelu jest dość trudna z powodu większej ilości części składowych, oraz wymaganej dokładności wykonania. Na rysunku 8 zaznaczono poszczególne części: A — skrzydło, B — kadłub, C — nakładka na przód kadłuba, osłona silnika, D — podwozie, E — zastrzał, wzmocnienie skrzydeł, F — statecznik wysokości, G — wzmocnienie podwozia w miejscu zagięcia owiewek z kółkami, H — wzmocnienie kadłuba.

Po wycięciu skrzydła naginamy je wzdłuż trzech prostych przerywanych tak, aby powstał kształt płasko rozwartej litery „M". Końce skrzydeł przy lotkach, podginamy lekko do góry.

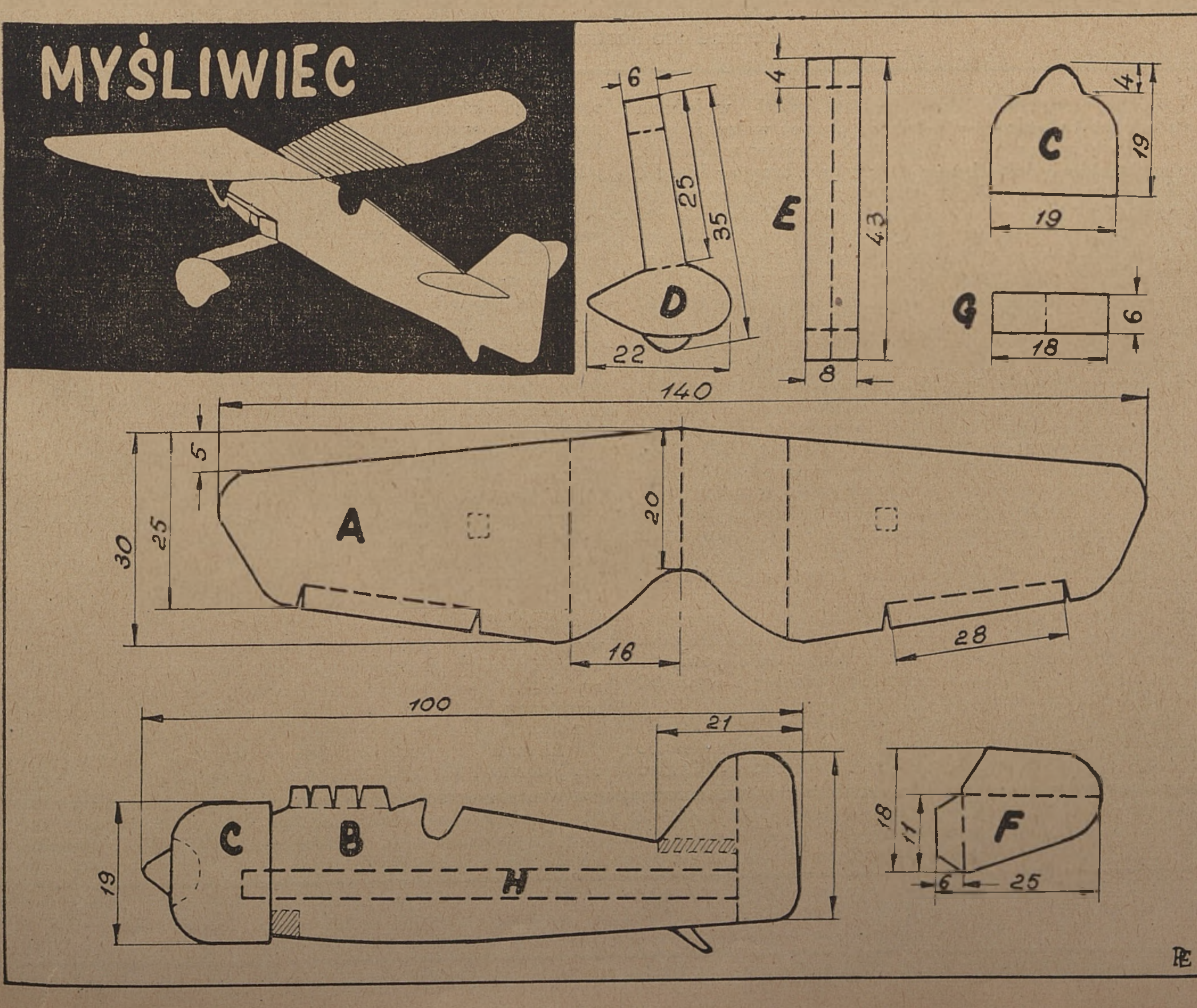
Kadłub z podwójnych części wzmocniony jest dwoma paskami kartonu „H" z obu stron. Również dwustronnie naklejamy osłonę silnika „C". W miejscu zakreskowanym na stateczniku kierunkowym przyklejamy statecznik wysokości „F".

Skrzydło mocujemy w rozwartych paseczkach górnej części kadłuba, tuż przed kabiną. Przyklejamy najpierw w środku, następnie wzmacniamy płaty zastrzałami (rys. E zagięty pasek kartonu), zwracając uwagę na równe ustawienie skrzydeł. Najlepiej najpierw przykleić zastrzały do spodu skrzydła (w miejscach oznaczonych kreskowanymi kwadratami), a następnie, po wyschnięciu, równocześnie kleić zastrzały do kadłuba, sprawdzając w widoku z przodu symetrię ustawienia.

Po całkowitym wyschnięciu i sprawdzeniu położenia stateczników i skrzydeł mocujemy pineskę z przodu kadłuba, zaginając ostry koniec tak, aby w locie nie wypadła.

Myśliwiec ten posiada dużą szybkość, oraz zdolność wykonywania akrobacji. Dla podniesienia estetycznego wyglądu modelu można wymalować na płatach biało - czerwone szachownice, posługując się jedynie kolorowymi ołówkami. (Farba wodna wysychając, skręci skrzydło nie pozwalając na loty).

(d. c. n.).



Powietrzna eskadra, w składzie kilkuset samolotów, przerwała się w głąb terytorium wroga. Granica przekroczona, zniszczone i rozproszone myśliwce przeciwnika. Cel nalotu — duże przemysłowe miasto — jest już blisko.

Lecz cóż to za dziwny widok przed nami? W oceanie powietrznym pojawiły się wyspy!

Długim łańcuchem przegradzają drogę atakującej eskadrze. Są to ogromne platformy, uzbrojone w baterie szybkostrzelnych dział, przy których za stalowymi pancerzami zamarła w oczekiwaniu obsługa.

Nagle wszystkie baterie huknęły salwą, czyniąc ogromne spustoszenie w szeregach napastników.

Dziesiątki samolotów zapłonęły i spadając złamały bojowe szyki eskadry.

Bombowce otworzyły ogień. Lecz jak razić te tajemnicze wyspy powietrzne? Nie mają skrzydeł ani stateczników ogonowych, nie mają kadłuba, brak tego wszystkiego, co charakteryzuje współczesny samolot.

Niezwykle trudno trafić w wąską przednią krawędź platformy, która oprócz tego jest opancerzona. Od dołu także grube, stalowe płyty nie do przebicia przez pociski działek pokładowych. Pozostaje jedno wyjście: przelecieć ponad przeszkodą.

Eskadra nabiera wysokości, lecz dziwne wyspy wznoszą się także. Z ich platform biją działa, a na krótki dystans ich ogień jest zgubny.

Za cenę wielkich strat udało się bombowcom przerwać przez barierę, a nawet zestrzelić trzy platformy, które zwolna opadły ku ziemi. Wiele samolotów zostało zestrzelonych, lecz wystarczy ich jeszcze, by zaatakować cel.

Jednak eskadrę czeka nowa niespodzianka. Z ziemi odezwały się działa przeciwlotnicze. Strzelają dziwnymi pociskami. Przy wybuchu, z każdego pocisku wzlatują dziesiątki białych grudek; rozwijając się w powietrzu przekształcają się w maleńkie spadochrony, powoli opadające w dół. Od każdego spadochronika zwisa długi, cienki drut z ciężarkiem, lub z maleńką bombą na końcu.

Ogień z dołu stale się wzmaga. Przestrzeń usiana jest dziesiątkami tysięcy spadochronów. Przelecieć jest niemożliwością. Spróbujcie przejść przez łąkę pokrytą mleczami, nie trąciwszy ani jednej puszystej główki.

U jednego z samolotów stanęło śmigło: zaplątało się w nim kilka spadochronów; bombowiec przymusowo ląduje. U innego stery odmówiły posłuszeństwa; „zacięły się", jak mówią lotnicy, a przyczyną jest znów spadochronik.

Wciąż nowe i nowe samoloty wychodzą z szyku. Dowódca eskadry daje rozkaz do odwrotu: nie ma już sił, by wykonać zadanie. Samoloty wykonują duże koło, by uniknąć spotkania z latającymi wyspami i lecą ku granicy.

Lecz w drodze spotyka ich nowe nieszczęście. Niedobitki eskadry trafiają w obłok drobniutkiego, prawie niedostrzegalnego pyłu. Jest on nieszkodliwy dla człowieka, lecz dla silnika — to śmiertelna trucizna. W powietrzu unosi się rozpylony karborund; wsysany razem z powietrzem w cylindry powoduje szybkie zatarcie silników.

Samoloty tej jeszcze niedawno dumnej i potężnej eskadry milkną jeden po drugim, idą ku ziemi i lądują, zdając się na łaskę zwycięzcy. Ani jeden z nich nie powrócił do swej bazy...

„SAMOLOTY W WALCE"

oto tytuł fascynującej książki, z której przytaczamy dwa fragmenty.

Książka ta ukaże się w sprzedaży na początku listopada br. Zawiera ona około 300 stron tekstu i ponad 100 ilustracji!

Lotnictwo torpedowe wzięło znaczny udział w jednym z najsłynniejszych epizodów bojowych drugiej wojny światowej: w bitwie angielskich i niemieckich okrętów wojennych, która miała miejsce dnia 24 maja 1941 roku u brzegów Islandii.

W boju tym przez jeden jedyny pocisk, wypuszczony na odległość 21 km z niemieckiego liniowca „Bismarck", zatopiony został największy w świecie krążownik liniowy „Hood", o wyporności 42 000 ton. Długość „Hooda" wynosiła 262,3 m, szerokość 32,1 m, moc maszyn 151 tys. KM. Koszty budowy „Hooda" wynosiły 6 milionów funtów sterlingów.

Główny pas pancerny krążownika miał na waterlinii grubość 305 mm, ale pocisk przebił go i wpadł do składu amunicji. Ten czysto przypadkowy zbieg okoliczności doprowadził do katastrofy. Rozległ się straszny wybuch i krążownik — olbrzym prawie natychmiast zatonął, unosząc na dno oceanu niemal całą załogę, oprócz trzech ludzi. Zginęło 1 338 oficerów i marynarzy. Ale gdyby nie było wybuchu „Hood" byłby niewiele ucierpiał od niemieckiego pocisku; w jutlandzkiej bitwie morskiej (podczas pierwszej wojny światowej) niektóre pancerniki wychodziły cało, mimo 20 i więcej poważnych przestrzelin.

„Bismarck" nie uniknął zasłużonej kary: angielskie lotnictwo położyło kres jego istnieniu.

Po zniszczeniu „Hooda" angielskie samoloty nie spuszczały z oka niemieckiego liniowca. Tegoż samego dnia 24 maja wieczorem angielska eskadra, wykorzystując dane powietrznych zwiadowców, doścignęła niemiecką eskadrę i wywiązał się krótki bój. Przerwała go noc.

Wczesnym rankiem angielski lotniskowiec „Arc Royal" wyprawił 10 samoltów „Swordfisn" na zwiad. Start samolotów odbył się w niebywale trudnych warunkach. Pokład ogromnego okrętu, przy cichej pogodzie wystający na 19 m ponad poziom wody, znajdował się chwilami na równi z falą: tak szalała burza. Ludzie ślizgali się po gładkim pokładzie, jak po lodzie. Samoloty unosiły się w powietrze oblane wodą.

Po kilku godzinach samoloty zwiadowcze wróciły. Widoczność była niezwykła ograniczona: niskie, ciemne chmury nad morzem, mgła i bryzgi fal, ulewny deszcz — wszystko jakby zmówiło się przeciw człowiekowi.

Ale doświadczeni lotnicy nie zbłądzili wśród szalejących żywiołów: znaleźli nieprzyjacielski okręt i potrafili powrócić szczęśliwie do swego schroniska — punktu, zgubionego w bezgranicznym morzu. Wszyscy co do jednego wylądowali pomyślnie, chociaż personel pomocniczy, wyczerpany burzą, ledwie trzymał się na nogach.

Gdy tylko ogłoszono dokładne położenie „Bismarcka", pięćdziesiąt nowych „Swordfish"-ów rzuciło się do ataku. Huragan miotał torpedowcami, zbijając je z kursu, odrywając torpedy, przekreślając wszelkie wyliczenie nawigatorów. Mimo wszystko jedna z torped trafiła w oddział maszynowy liniowca; szybkość jego zmniejszyła się. Od tej chwili okręt był skazany. Nie pomogło krążenie po morzu, by zatrzeć za sobą ślad i dotrzeć do jakiegoś portu — wszystkie wysiłki były daremne. Angielskie samoloty zlatywały się ze wszystkich stron. Z brzegów Kanady wyleciała między innymi latająca łódź „Consolidated Catalina". Przez 27 godzin bez przerwy unosiła się w mglistym niebie arktycznych mórz i w końcu znów odnalazła „Bismarcka" na południowy - zachód od Hiszpanii. Od południa 26 maja liniowiec stał się przedmiotem nieustannych ataków ze strony samolotów torpedowych i morskich okrętów wojennych.

27 maja „Bismarck" poszedł na dno. Z jego załogi, liczącej przeszło 1 000 ludzi, uratowało się około 100.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. **Sekr. odp.** A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej).
Adres Kolportażu: W—wa, Aleje Jerozolimskie Nr 91. (Gmach W.I.G.).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Warszawa. Królewska Nr 2 Opłata pocztowa uiszczona gotówką B - 39670